

ANALISIS PENGARUH *ATTITUDE*, *SUBJECTIVE NORM*, DAN *PERCEIVED BEHAVIOR CONTROL* TERHADAP INTENSI PENGGUNAAN HELM SAAT MENGENDARAI MOTOR PADA REMAJA DAN DEWASA MUDA DI JAKARTA SELATAN

Leo Agung Manggala Yogatama

*Fakultas Psikologi Universitas Atma Jaya
Jl. Jenderal Sudirman no. 51, Jakarta
leoagung.my@gmail.com*

Abstrak

*Remaja dan dewasa muda adalah penyumbang tertinggi angka kecelakaan berkendara. Lebih dari 50 persen kecelakaan yang terjadi dalam satu tahun dialami oleh remaja dan dewasa muda yang berusia 15-24 tahun. Berdasarkan data sejumlah kecelakaan sepeda motor yang telah terjadi, diketahui bahwa jumlah kematian terbanyak dialami oleh pengendara sepeda motor yang melanggar aturan lalu lintas tentang penggunaan helm standar. Masalah mengenai pelanggaran penggunaan helm adalah hal yang sudah sering kita jumpai dan tidak kunjung selesai. Teori *planned behavior* adalah salah satu teori yang dapat secara praktis dan efektif digunakan untuk mencari faktor apa saja yang mempengaruhi intensi seseorang untuk menggunakan helm. Penelitian ini melibatkan 135 subjek yang remaja dan dewasa muda. Analisis data menggunakan metode regresi linear berganda untuk menemukan faktor yang signifikan yang mempengaruhi seseorang menggunakan helm saat berkendara. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sikap seseorang terhadap penggunaan helm (*attitude toward behavior*) dan persepsi terhadap pengendalian perilaku (*percieved behavior control*) merupakan faktor yang signifikan mempengaruhi intensi seseorang untuk menggunakan helm. Kedua konstruk tersebut dapat menjadi dasar yang baik untuk mengadakan intervensi atau persuasi dalam rangka mereduksi pelanggaran penggunaan helm standar ditinjau dari segi psikologis pengendara motor.*

Kata kunci: *planned behavior, belief, sikap, norma subjektif, perceived behavior control.*

PENDAHULUAN

Jakarta merupakan salah satu kota terpadat di Indonesia. Jumlah penduduk yang besar menimbulkan banyak kebutuhan yang harus dipenuhi, salah satu yang krusial adalah kebutuhan transportasi. Kebutuhan yang krusial tersebut telah difasilitasi oleh Pemerintah dengan cara menyiapkan fasilitas dan transportasi umum. Hal ini tertuang dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 tahun 2009. Secara garis besar, Dalam undang-

undang tersebut disebutkan bahwa berjalannya proses transportasi membutuhkan alat transportasi bermotor maupun tidak bermotor untuk menunjang kehidupan, kesejahteraan, dan kebutuhan mobilitas masyarakat Jakarta, baik untuk kebutuhan transportasi pribadi maupun umum.

Seiring berjalannya waktu, kebutuhan transportasi semakin berkembang pesat dan tanpa disadari menimbulkan masalah baru. Masalah tersebut adalah masalah kemacetan yang muncul di Jakarta. Berdasarkan data *Traffic*

Management Center (TMC) Polda Metro Jaya, di Jakarta terdapat 116 titik rawan kemacetan lalu lintas. Salah satu faktor yang paling berpengaruh dalam memunculkan kemacetan adalah daya tampung jalan raya yang tidak memadai dibandingkan dengan banyaknya kendaraan yang ada. Kondisi ini memicu kebanyakan penduduk Jakarta memilih motor sebagai kendaraan yang dapat mendukung mobilitasnya. Meningkatnya penggunaan motor, juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: 1) harga minyak mentah yang mempengaruhi harga Bahan Bakar Minyak (BBM) di Indonesia sejak tahun 2005. Ketika harga BBM tidak menentu, masyarakat cenderung akan memilih kendaraan yang hemat BBM. 2) Lamanya waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan. 3) Mahalnya harga angkutan umum yang tidak sebanding dengan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya.

Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) mengatakan jumlah pengendara sepeda motor tahun 2010 mencapai 8 juta unit (Usman, 2010). Sedangkan tahun 2012 jumlah motor telah mencapai 9.8 juta unit (Rachma, 2012). Jumlah tersebut hampir menyamai jumlah penduduk DKI Jakarta secara keseluruhan. Namun perlu diingat pula bahwa pengendara motor yang ada di Jakarta bukan hanya dari Jakarta saja namun juga dari kota-kota satelit di Jakarta yaitu Depok, Bekasi, Bogor, Tangerang dan sekitarnya. Peningkatan jumlah pengendara motor ini juga berdampak pada bertambahnya jumlah kecelakaan lalu lintas. Menurut Djoko Setijowarno, seorang pakar dan pengamat transportasi, tingkat kecelakaan yang tertinggi menimpa pengendara motor, yaitu 70% dari total kecelakaan. Di Jakarta sendiri, setiap hari ada 3-4 pengguna motor yang tewas setiap harinya.

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dilihat dari beberapa faktor, antara lain faktor manusia, faktor kendaraan itu

sendiri, dan faktor fasilitas jalan raya (jalan bergelombang dan lubang, kurangnya rambu-rambu lintas, penerangan jalan, dan lain-lain). Penyebab kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor paling banyak disebabkan oleh faktor *Human error* sebesar 67 %. Sedangkan faktor lainnya, kondisi jalan seperti rusak, bergelombang dan unsur lingkungan misalnya hujan mencapai 33%. Lalu sisanya, seperti kendaraan tak layak jalan dan sebagainya adalah 3%. Berdasarkan data dari sejumlah kecelakaan sepeda motor yang telah terjadi tersebut, diketahui bahwa jumlah kematian terbanyak dialami oleh pengendara sepeda motor yang melanggar aturan lalu lintas tentang penggunaan helm standar.

Penggunaan helm merupakan suatu hal yang penting untuk keselamatan pengendara saat bermotor. Hal ini telah dibahas oleh harian *Republika* tanggal 13 Januari 2009 dalam artikel *Helm Standar untuk Menekan Angka Kecelakaan*. Dalam artikel tersebut, dituliskan bahwa berdasarkan data statistik, tiap dua kilometer, seorang pengendara sepeda motor mempunyai resiko meninggal karena kecelakaan 20 kali lebih besar dibandingkan dengan seorang pengendara mobil. Tetapi dengan memakai helm, dapat menurunkan resiko kematian sampai 30%. Kecelakaan akibat benturan pada kepala memang jadi penyebab utama kematian pada kecelakaan motor. Jika tidak memakai helm, maka kemungkinan mengalami kecelakaan fatal pada kepala adalah 40 kali lebih besar dari pada yang memakai helm standar. Helm standar adalah pelindung kepala yang berfungsi melindungi pemakainya apabila terjadi benturan, dengan meliputi bagian-bagian yaitu: tempurung, pelindung muka, lapisan pelindung dan pengaman, tali pemegang, tutup dagu, pelindung mata, lubang ventilasi, dan lubang pendengaran.

Mengingat pentingnya keselamatan dalam berkendara, Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP)

No.44/1993 pasal 89 ayat (2) yang menyebutkan bahwa “Setiap motor dengan atau tanpa kereta samping, dilengkapi dengan helm untuk pengemudi dan penumpangnya.” Namun pada kenyataannya, tidak semua masyarakat menanggapi peraturan tersebut. Masih banyak masyarakat yang tidak menggunakan helm sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah (PP) saat berkendara di jalan raya.

Dari jumlah korban kecelakaan, urutan pertama paling banyak dialami oleh para remaja dan dewasa muda. Lebih dari 50 persen dari 14.000 korban kecelakaan yang terjadi dalam satu tahun adalah remaja dan dewasa muda yang berusia 15-24 tahun. Fenomena ini dapat dijelaskan dari sudut psikologi perkembangan. Rentang usia tersebut termasuk usia produktif di mana seseorang dalam tahapan ini memiliki keinginan besar untuk mengeksplorasi dunia yang ada di sekitarnya, baik kehidupan sosial dengan orang lain, hobi, dan perkembangan di dunia sekitar.

Seorang remaja dan dewasa muda secara kognitif telah mengalami perkembangan sampai tahap analisis, pertimbangan dan mengambil keputusan sehingga dapat bergerak cukup bebas secara pribadi. Di samping itu juga secara emosional, usia ini mengalami perkembangan emosional yang sangat tinggi di mana di dalamnya terdapat sifat sensitif, reaktif yang kuat, emosinya bersifat negatif dan temperamental (mudah tersinggung, marah, sedih, dan murung). Di tingkat akhir tahap perkembangan ini, seseorang sudah lebih dapat mengendalikan emosi-emosi tersebut. Oleh karena hal tersebut, perilaku beresiko rentan dilakukan oleh seseorang dalam tahapan ini seperti merokok, mencoba hal-hal yang menantang, mencari minat, dan lain-lain yang mungkin saja berbahaya seperti minum minuman keras, bahkan sampai menggunakan obat terlarang. Salah satu perilaku yang

berkaitan dengan penggunaan kendaraan adalah perilaku menggunakan kendaraan secara pribadi. Saat menggunakan kendaraan sendiri inilah, detail-detail seperti peraturan dan keamanan dalam berlalu lintas tidak terlalu dipertimbangkan seperti mengebut dan menggunakan helm standar yang diwajibkan pemerintah.

Fenomena mengenai keamanan berlalu lintas, khususnya penggunaan helm dapat dilihat dari berbagai sudut pandang. Peneliti melihat ada beberapa variabel yang mungkin mempengaruhi seseorang untuk dapat berperilaku seperti fenomena di atas, diantaranya adalah : konformitas, motivasi, *belief*, sikap, intensi, atau konstruk psikologi yang lain. Namun, untuk dapat memenuhi asas kebermanfaatan penelitian, diperlukan suatu dasar yang dapat menjelaskan dan menjawab fenomena penggunaan helm ini karena, (1) fenomena ini sangat merugikan dan beresiko tinggi terhadap keselamatan berkendara di mana sebagian besar pengguna kendaraan adalah pengemudi sepeda motor; (2) Tujuan yang ingin dicapai adalah menjelaskan bagaimana fenomena ini bisa terjadi berdasarkan faktor-faktor yang menyebabkannya sehingga dapat ditarik kesimpulan yang sesuai dan tepat guna; (3) Untuk memberikan saran berupa rekomendasi sasaran intervensi yang tepat untuk mengubah perilaku supaya kecelakaan dan akibat negatif dari perilaku tidak menggunakan helm dapat direduksi.

Berdasarkan kepentingan tersebut, peneliti memilih untuk menggunakan teori *planned behavior* yang dikembangkan oleh Fishbein dan Ajzen. Teori ini menjelaskan bahwa perilaku yang nampak dari seseorang ditentukan oleh intensi yang mendasari perilaku tersebut. Intensi menunjukkan seberapa besar seseorang memiliki keinginan untuk melakukan suatu hal atau memunculkan perilaku. Intensi seseorang dipengaruhi

oleh beberapa komponen, yaitu: kepentingan sebuah perilaku dan kespesifikannya, waktu kapan harus dilakukan, dan situasi saat terjadi. Dengan demikian intensi secara mendasar dipengaruhi oleh *belief* atau kepercayaan seseorang tentang suatu perilaku atau objek perilaku.

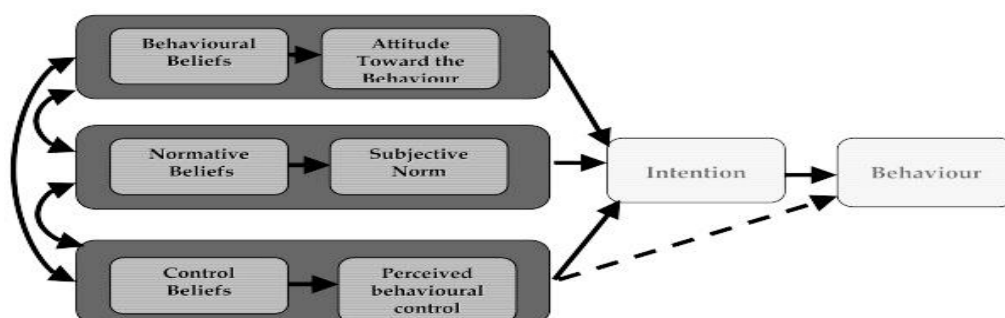
Walaupun dikatakan mendasar mempengaruhi intensi, namun sebenarnya ada proses penilaian lebih lanjut dalam diri seseorang yang membentuk suatu konsep penilaian evaluatif yang pada akhirnya menjadi pertimbangan dan mempengaruhi intensi. Berikut ini adalah gambaran mengenai hubungan *belief* dengan intensi.

Berdasarkan bagan tersebut, intensi dipengaruhi oleh tiga buah konstruk psikologis yaitu evaluasi terhadap kepercayaan (*belief*) mengenai objek perilaku secara spesifik yang disebut sikap (*attitude toward behavior*); evaluasi terhadap kepercayaan mengenai harapan dan pengaruh orang-orang di sekitar yang disebut norma subjektif (*subjective norm*); dan evaluasi mengenai kemampuan diri seseorang untuk memunculkan perilaku yang disebut *perceive behavior control*.

Sikap (*attitude toward behavior*) adalah evaluasi dan kecenderungan seseorang yang relatif konsisten untuk bereaksi atau berespon terhadap suatu objek sikap. Objek sikap dapat berupa benda, peristiwa, orang, fenomena, ataupun hal-hal lain. Sikap menentukan penilaian seseorang untuk menyukai atau tidak menyukai (*favorable-*

unfavorable) terhadap objek sikap tersebut.

Sikap dalam teori *planned behavior* dibentuk dari dua komponen, yaitu: *behavioral belief* dan *evaluation outcome*. Komponen *behavioral belief* diartikan sebagai kepercayaan seseorang tentang hal-hal atau konsekuensi yang ditimbulkan ketika seseorang melakukan suatu perilaku. Sedangkan *evaluation outcomes* adalah evaluasi terhadap hal-hal atau konsekuensi tersebut (*positif-negatif, favorable-unfavorable*). Untuk dapat mengetahui *behavioral belief* mengenai penggunaan helm, dalam penelitian ini dilakukan "*salient belief*", yaitu sebuah metode untuk memilih *belief* atau hal-hal mengenai penggunaan helm yang dianggap penting dan menonjol. Berdasarkan *salient belief* yang dilakukan pada beberapa sampel subjek didapatkan bahwa hal-hal penting terkait penggunaan helm adalah yang terkait dengan masalah kenyamanan, yaitu hal-hal terkait dengan: beban yang dimunculkan helm, perasaan pengap dan panas ketika harus menggunakan helm, kesulitan mendengar, repot dan merasa terlihat lebih menarik ketika menggunakan helm sesuai dengan motor yang digunakan). Terkait hal keamanan yaitu: terhindar dari luka parah, keselamatan terjamin, terhindar dari tilang, dan sejenisnya yang dapat diberikan oleh helm. Hasil *salient belief* tersebut digunakan untuk membentuk indikator dan item alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini.



Bagan 1. Kerangka Teori Planned Behavior

Di dalam teori *planned behavior* (Ajzen 2006), sikap secara langsung mempengaruhi intensi. Keinginan seseorang untuk melakukan sesuatu terpengaruh apakah seseorang memiliki penilaian positif (bermanfaat, penting, menyenangkan, nyaman, dan sebagainya) atau memiliki penilaian negatif (mengganggu, tidak penting, buruk, dan sebagainya). Dalam kaitannya dengan penggunaan helm, maka yang dievaluasi oleh subjek adalah objek helm sendiri. Apakah para remaja memandang baik penggunaan helm atau sebaliknya justru memandang buruk mengenai segala seluk beluk serta konsekuensi yang muncul dari penggunaan helm yang pada akhirnya menentukan intensi mereka.

Norma Subjektif (*Subjective Norm*). Konstruk kedua yang mempengaruhi intensi ini adalah evaluasi seseorang mengenai tekanan sosial yang mempengaruhi individu untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan. Tekanan sosial yang berasal dari orang sekitar yang penting untuk dirinya (*significant others*). Norma subjektif dapat dideterminasi dari *normative belief* seseorang tentang bagaimana *significant others* berpikir atau mengharapkan seseorang melakukan sesuatu atau tidak melakukannya sama sekali. Dalam teori *Planned behavior*, *normative belief* seseorang diimbangi dengan *motivation to comply* yang dimiliki seseorang. *Motivation to comply* didefinisikan sebagai motivasi atau kemauan seseorang untuk memenuhi atau tidak harapan *significant others* dengan segala pertimbangan dan resiko yang akan dihadapinya yang akhirnya mempengaruhi intensi mereka.

Persepsi terhadap Pengendalian Perilaku (*Perceived Behavior Control*). Konstruk ini merupakan keyakinan individu mengenai seberapa besar kontrolnya untuk memunculkan perilaku yang akan dimunculkannya. Pada

bagan 1.1, *Perceived Behavior Control*, yang selanjutnya akan disebut PBC dapat mempengaruhi perilaku secara langsung dan tidak langsung. Pengaruh secara tidak langsung dilakukan dengan cara mempengaruhi intensi seseorang untuk melakukan sesuatu perilaku. Dalam teori *Planned Behavior*, PBC terbentuk dari dua buah komponen. Komponen tersebut adalah *control belief*, yaitu persepsi atau keyakinan seseorang tentang seberapa sulit suatu perilaku dimunculkan yang berasal dari persepsinya mengenai kesulitan, resiko, dan tantangan yang tercakup bila ingin mengeluarkan perilaku. Kedua, *perceive power* yang berbicara mengenai persepsi seseorang tentang apakah dirinya mampu atau tidak untuk memunculkan suatu perilaku perilaku tersebut dengan mempertimbangkan kesulitan, resiko, dan tantangan yang menyertai. Dengan kata lain, PBC juga dapat dilihat sebagai *self efficacy* seseorang untuk memunculkan perilaku.

Untuk memahami komponen apa yang mendasari intensi seseorang untuk menggunakan helm, maka peneliti bertujuan melihat hubungan antara sikap, norma subjektif, dan PBC terhadap intensi. Hal tersebut dicapai dengan cara membentuk alat ukur psikologis yang memuat komponen prediktor yang mendasari intensi tersebut. Setelah mengetahui komponen mana yang paling berpengaruh terhadap intensi tersebut dengan uji statistik inferensial, diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberi informasi untuk merumuskan strategi atau intervensi yang tepat untuk mengurangi fenomena penggunaan helm dari perspektif psikologis.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dapat digolongkan sebagai penelitian kuantitatif, yaitu pendekatan yang mengukur variasi sebuah situasi atau fenomena sosial dengan

menggunakan data berupa angka atau variabel kuantitatif. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel prediktor atau bebas, yaitu: sikap (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), serta persepsi mengenai pengendalian perilaku (*perceived behavior control*); dan variabel kriterium (*criteria*) atau terikat yaitu intensi yang diprediksi mempengaruhi secara langsung kemunculan perilaku yang aktual. Dalam mengukur keempat variabel tersebut, instrumen yang digunakan berupa alat ukur berbasis teori *Planned Behavior* berbentuk kuesioner.

Secara keseluruhan alat ukur *planned behavior* tentang penggunaan helm terdiri dari 57 butir pernyataan yang mencakup empat konstruk/variabel dalam penelitian ini. Variabel kriteria yaitu intensi diukur melalui 3 butir item, 54 butir lainnya mengukur variabel prediktor. Karena dalam penelitian ini pengukuran dilakukan dengan *indirect method*, maka variabel prediktor diukur dari masing-masing sesuai dimensi yang sudah dijelaskan sebelumnya. Setelah itu, masing-masing indikator di setiap dimensi dihitung dengan perkalian untuk melihat interaksinya. Interaksi perlu dilihat karena secara konseptual, salah satu dimensi yang ada dalam setiap variabel merupakan bentukan dari *belief* yang muncul mengenai penggunaan helm dan dimensi yang lainnya merupakan evaluasi terhadap *belief-belief* tersebut. Sebagai contoh, untuk mengukur sikap (*attitude toward behavior*) dimulai dengan mengukur *behavioral belief* dan *evaluation outcome*, di mana dalam masing-masing dimensi, indikator perilaku memiliki pasangan. Setelah skor di masing-masing dimensi didapatkan, langkah selanjutnya adalah mengalikan masing-masing skor pasangan indikator untuk melihat interaksinya. Perlakuan yang sama juga berlaku untuk variabel prediktor norma subjektif (*subjective norm*) dan PBC.

Berdasarkan pengujian validitas internal (*internal consistency*) dan reliabilitas yang dilakukan pada hasil perkalian pasangan item di masing-masing variabel, didapatkan bahwa rentang korelasi item item-total pada konstruk sikap (*attitude toward behavior*) antara 0.3-0.546 dengan koefisien alpha sebesar 0,761; konstruk norma subjektif (*subjective norm*) antara 0,645-0,758 dengan koefisien alpha sebesar 0,904; dan konstruk PBC antara 0,338-0,719 dan koefisien alpha sebesar 0,852. Semua hasil perhitungan tersebut menunjukkan bahwa alat ukur dalam penelitian valid secara internal dan reliabel (konsisten) mengukur suatu konstruk / variabel sesuai dengan batasan yang dimiliki Kline (1979), Crocker & Algina (1986). Kline mengatakan bahwa item yang dapat dinilai valid adalah yang memiliki korelasi di atas 0,3. Crocker & Algina menyatakan bahwa alat ukur yang reliabel memiliki nilai koefisien reliabilitas di atas 0,75. Sedangkan Guilford menyatakan bahwa rentang koefisien reliabilitas 0,7 – 0,9 dapat dinyatakan reliabel.

Responden dalam penelitian ini adalah 135 remaja dan dewasa muda yang ada di wilayah Jakarta Selatan. Kriteria responden dalam penelitian ini tidak terbatas pada karakteristik tertentu seperti: jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, pengalaman, etnis tertentu sehingga data yang didapatkan berasal dari berbagai macam latar belakang, namun syarat yang mutlak adalah menggunakan sepeda motor dalam keseharian. Data yang terkumpul kemudian dianalisis menggunakan metode regresi linear berganda dengan SPSS untuk mengetahui besarnya kontribusi masing-masing variabel prediktor/bebas terhadap variabel kriteria/ terikat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil perhitungan statistik dengan menggunakan teknik analisis korelasi dan determinasi diketahui bahwa koefisien r antara semua variabel prediktor dan intensi adalah 0,547. Hasil ini menunjukkan bahwa variabel sikap (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), serta PBC memiliki hubungan yang signifikan intensi, lebih lanjut dapat diketahui pengaruhnya (r^2) adalah sebesar 0,283 (28,3 %). Nilai pengaruh tersebut tergolong efek yang besar (*large effect*) (Gravetter & Wallnau, 2004).

Dari pengolahan data dengan teknik analisis regresi linear berganda didapatkan hasil koefisien regresi variabel norma subjektif (*subjective norm*) bernilai positif sebesar 0,070 serta perhitungan t -hitung = 0,829 dengan signifikansi sebesar 0,409 ($> p\text{-value} = 0.05$). Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa *tidak terdapat pengaruh* yang signifikan dari komponen norma subjektif (*subjective norm*) terhadap intensi.

Pada variabel sikap (*attitude toward behavior*), didapatkan hasil koefisien regresi bernilai positif sebesar 0,221 serta hasil perhitungan t -hitung = 2,537 dengan signifikansi sebesar 0,012 ($< p\text{-value} = 0.05$). Hal tersebut menunjukkan *bahwa terdapat pengaruh* yang signifikan dari variabel sikap terhadap motivasi intrinsik. Hasil koefisien regresi pada variabel PBC bernilai positif sebesar 0,374 serta hasil perhitungan t -hitung = 4,525 dengan signifikansi sebesar 0,00 ($< p\text{-value} = 0,05$). Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa *terdapat pengaruh* yang signifikan dari variabel PBC terhadap intensi.

Hasil analisis di atas menunjukkan bahwa terdapat dua variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi. Semakin tinggi sikap (*attitude toward behavior*) dan PBC seseorang,

maka semakin tinggi pula intensi seseorang untuk menggunakan helm saat berkendara. Di samping analisis pengaruh tersebut, bila dilihat dari persebaran data pada butir-butir item intensi intensi, pada dasarnya subjek pada penelitian ini memiliki intensi yang tinggi untuk menggunakan helm saat berkendara (rata-rata pada subjek = 17, skor minimum = 3, maksimum = 21).

Berdasarkan hasil analisis tersebut, penelitian ini dinilai cukup berhasil untuk mengungkapkan faktor yang berpengaruh terhadap intensi. Faktor yang dominan mempengaruhi penggunaan helm pada remaja dan dewasa muda pengemudi motor adalah faktor yang murni berasal dari dalam diri sendiri, yaitu: sikap individu terhadap helm sebagai objek sikap dan kontrol diri individu dalam menggunakan helm terkait segala macam konsekuensinya. Di sisi lain, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor eksternal seperti pengaruh orang lain (norma subjektif) tidak berpengaruh pada para subjek.

Pengaruh variabel sikap dapat dijelaskan secara terperinci dari bagaimana para subjek memandang penggunaan helm sebagai sesuatu yang bermanfaat dan dipercaya dapat mengurangi dampak cedera saat kecelakaan terjadi. Para subjek meyakini dan menilai secara baik bahwa helm dapat menjadi penyelamat dan menghindari cedera parah di bagian kepala. Helm juga dipersepsi sebagai pelindung dari panas matahari dan debu yang dapat mengganggu penglihatan bila terkena mata. Meski secara keseluruhan dinilai positif, ada beberapa hal yang dinilai negatif dari helm walaupun tidak signifikan mempengaruhi sikap, yaitu: membebani kepala, panas dan terasa sesak ketika digunakan.

Pengaruh dari variabel PBC atau *Perceived behavior control* dapat dijelaskan saat pengendara dihadapkan pada keadaan harus memilih untuk

menggunakan helm atau tidak. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, PBC merupakan tingkat persepsi mengenai kemampuan seseorang terhadap diri sendiri (semacam *self efficacy*) untuk melakukan suatu tindakan terkait dengan resiko atau hambatan yang ada (Fishbein & Ajzen, 1985). PBC dalam konteks penggunaan helm terkait kemampuan seseorang menggunakan helm ketika helm yang ada membuat tidak nyaman seperti bau, membuat panas di kepala, membebani kepala, dan sebagainya. Kontrol diri yang dimaksud juga menyangkut dinamika psikologis seseorang untuk menaati peraturan lalu lintas yang ada terkait kondisi khusus seperti tidak ada polisi atau sekedar berkendara dalam jarak yang dekat. Perasaan bersalah dan tidak nyaman yang ditimbulkan karena tidak menaati peraturan lalu lintas juga menjadi salah satu faktor, hal ini karena sebenarnya perasaan tersebut dapat direduksi dengan menggunakan helm dan menaati peraturan "*safety riding*" yang semuanya tergantung kontrol dirinya.

Tidak terdapatnya pengaruh faktor atau variabel norma subjektif (*subjective norm*) dalam penelitian ini dapat dijelaskan dari konteks subjek penelitian. Norma subjektif adalah pengaruh dari lingkungan atau orang-orang yang dinilai penting untuk seseorang. Dalam konteks remaja dan dewasa muda, orang yang diprediksi memiliki pengaruh besar dalam berbagai hal adalah teman sebaya dan keluarga. Namun, ternyata dalam penggunaan helm sendiri, orang-orang terdekat tersebut tidak memiliki pengaruh yang signifikan. Bila dikaitkan dengan kedua variabel lain yang mempengaruhi intensi menggunakan helm, hasil tidak signifikan variabel norma subjektif menjadi pendukung mengenai pendapat bahwa penggunaan helm sangat tergantung pemikiran dan faktor internal dalam diri individu.

Hal ini juga menjelaskan bahwa selama ini usaha yang dilakukan dalam rangka mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dengan media persuasi di lapangan tidak cukup tepat sasaran. Razia yang dilakukan tidak efektif karena berfokus pada pelanggaran yang hukumannya datang dari luar diri. Hal tersebut hanya mengakibatkan perilaku menghindar dari razia, namun pelanggaran terhadap aturan tidak kunjung berkurang dan tidak mengubah perilaku sesuai yang diinginkan. Padahal hal yang mempengaruhi seseorang untuk menggunakan helm dan mengemudi secara aman adalah ada dalam diri sendiri berupa sikap dan kontrol diri. Dengan hasil dan saran yang tercakup dalam penelitian ini, semoga memberi inspirasi dalam mengembangkan metode yang sesuai dan efektif untuk mereduksi pelanggaran terkait penggunaan atribut berkendara khususnya helm standar.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan analisis data penelitian dapat diketahui bahwa terdapat pengaruh yang signifikan dari faktor / variabel sikap (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), serta PBC terhadap intensi penggunaan helm. Besarnya pengaruh variabel prediktor tersebut terhadap intensi adalah 28,3 %, yang dapat dikategorikan sebagai pengaruh yang besar (*large effect*). Namun dari analisis lebih lanjut, didapatkan hasil bahwa hanya dua faktor/ variabel yang memiliki pengaruh atau kontribusi yang signifikan terhadap intensi untuk menggunakan helm pada remaja dan dewasa muda, yaitu Sikap (*attitude toward behavior*) dan PBC. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam konteks penggunaan helm pada remaja, intervensi atau usaha yang didasarkan pada pertimbangan faktor psikologis pengguna layak dikembangkan, seperti mengembangkan sikap positif dalam

penggunaan helm sehingga para pengendara tertarik dan berminat menggunakan helm dari dalam dirinya sendiri.

Teori *Planned Behavior* yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori yang cukup mudah diaplikasikan dalam konteks masalah sehari-hari. Namun, memiliki kerugian yang cukup krusial bila tidak hati-hati menggunakannya, yaitu masalah ketepatan dan kebernaran dalam mengambil sampel belief yang relevan dalam “*salient belief*”. Untuk menghindari hal tersebut, peneliti menyarankan untuk melakukan pengecekan data secara kualitatif sebagai kontrol terhadap data yang digunakan pada alat ukur dan memperkaya variasi hasil penelitian. Selain itu, subjek yang digunakan juga lebih besar jumlahnya sehingga hasil yang didapatkan lebih reliabel.

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan, sikap dan PBC adalah konstruk yang berpotensi untuk dijadikan dasar dalam melakukan tindakan intervensi dan persuasi. Menumbuhkan sikap yang positif adalah hal yang dapat meningkatkan intensi seseorang untuk menggunakan helm. Sikap adalah konstruk yang dapat dibentuk oleh pengalaman serta pembelajaran. Pihak yang terkait seperti Kepolisian dan pihak sejenisnya, dapat mengadakan seminar atau pameran yang mengangkat tema keamanan dalam berlalu lintas dapat dijadikan salah satu alternatif yang baik. Selain itu, pendidikan lalu lintas sejak dini untuk menumbuhkan sikap yang positif (*favorable*) terhadap penggunaan helm dan keamanan berlalu lintas dengan cara mengadakan penyuluhan secara periodik ke insititusi sekolah juga dapat dilaksanakan.

Hasil penelitian ini juga berguna bagi para produsen helm. Dengan adanya penelitian ini, mereka juga dapat meningkatkan minat pengguna helm untuk membeli helm dengan iklan atau

metode lain yang menekankan sikap yang baik dan kontrol diri dalam menggunakan helm. Ketika banyak yang membeli helm, otomatis hal tersebut juga makin banyak orang yang menggunakan helm saat berkendara.

Hasil penelitian ini juga dapat berguna bagi satuan pihak kepolisian yang bertugas membuat iklan kemasyarakatan, juga dapat menggunakan hasil penelitian ini untuk menyentuh secara tepat segmen masyarakat yang dituju yaitu remaja dan dewasa muda yang menyumbang angka terbesar dalam kecelakaan lalu lintas dengan mengembangkan sikap yang positif dan baik terhadap penggunaan helm dan “*safety riding*”.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (t.th). Behavioral Interventions Based on the Theory of Planned Behavior. Diakses pada 20 Juni 2013 dari <http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.intervention.pdf>
- Ajzen, I. (t.th). Constructing a Theory of Planned Behavior Questionnaire. Diakses pada 20 Juni 2013 dari <http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>
- Ajzen, I. (2006). Constructing a TPB Questionnaire: Conceptual and methodological considerations. Diakses pada 20 Juni 2013 dari <http://www.uni-bielefeld.de/ikg/zick/ajzen%20construction%20a%20tpb%20questionnaire.pdf>
- Crocker, L., & Algina, J. 1986. Introduction to classical and modern test theory. Orlando: Harcourt Brace Jovanovich College.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Gravetter, J.F., & Wallnau, L.B. 2004. *Statistics for the behavioral sciences*

- (6th ed.). New York: Thomson Learning.
- Helm Standar untuk Menekan Angka Kecelakaan. (2009, 13 Januari). Diakses pada 2 Juni 2013 dari <http://www.pikiran-rakyat.com/index.php?mib=news.detail&id=53017>
- Kline, P. 1979) Psychometrics and psychology. London: Academic Press.
- Rachma, H. 2012. Selama 2012, 13 juta kendaraan sesaki Jakarta. Diakses pada 20 Juni 2013 dari <http://www.merdeka.com/jakarta/selama-2012-13-juta-kendaraan-sesaki-jakarta.html>
- Safety riding* demi kurangi kecelakaan motor. (2009, 22 Agustus). Diakses pada 13 Juni 2013 dari http://www.republika.co.id/koran/165/70950/I_Safety_Riding_I_Demi_Kurangi_Kecelakaan_Motor
- Smitdi. (2009, 7 April). Kesadaran masyarakat dalam menggunakan helm standar. Diakses pada 13 Juni 2013 dari <http://pondokinfo.com/index.php/pondok-realita/45-masyarakat/65-kesadaran-masyarakat-dalam-penggunaan-helm-standar.html>
- Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. (1995, 1 September). Diakses pada 20 Juni 2013 dari http://www.asiatour.com/lawarchives/indonesia/uu_lalu_lintas/uu_lalu_lintas_index.htm
- Usman, A. 2010. Tahun ini jumlah sepeda motor di Jakarta 8 juta unit. Diakses pada tanggal 20 Juni 2013 dari <http://www.tribunnews.com/nasional/2010/10/11/tahun-ini-jumlah-sepeda-motor-di-jakarta-8-juta-unit>